

## A vasúti kisajátítások hatásai a vecsési társadalomra (1845–1846)

Ebben a tanulmányban az 1845-ben és 1846-ban zajlott vasúti kisajátítási persorozatot fogom bemutatni a helyi jobbágytársadalom szemszögéből. A téma sok szempontból jól illeszkedik kutatási témámba, amelyben a modernizáció hatásait vizsgálom a parasztfalvak vonatkozásában. A modernizáció kétségtelen előnyei mellett sokszor negatív hatással is lehetett az emberek életére. A vasút Magyarországra érkezése ennek az előszelét jelentette a 19. század első felében. A magyarországi vasútépítések kezdete során – nemzetközileg elterjedt szokás szerint – az állam földeket sajátított ki a vasútvonalak mentén. Ez természetesen a helyi földbirtokosok és jobbágyok érdekeibe ütközött. Igaz, az elvett földekért az állam kárpótlást fizetett, de ennek összege általában nem fedezte a kieső termelést. Emellett az elvett vagy megcsonkított földek művelése problémássá vált azok feldaraboltsága miatt. A jelenlegi kutatás célja a kisajátítások gazdasági-társadalmi hatásainak feltárása Vecsés lakosságának esetében. Ezzel a témával két okból is érdekes lehet foglalkozni.

Az egyik az, hogy a vasút nemcsak a gyakorlatban, hanem szimbolikusan is a modernizáció jele. A régi rend társadalma pedig – a kisajátítások révén – rögtön negatív vonatkozásban találkozik a modernizációval. A másik ok pedig az, hogy a kisajátítás azon ritka alkalmak egyike volt, amikor a jobbágyok és a földesurak (akik általában egymással pereskedtek) ezúttal egy oldalon álltak az állammal szemben. Ez a tanulmány tehát ezen szempontok szerint próbálja megvizsgálni, hogy hogyan folyt a magyarországi vasútépítések kezdeti szakasza – társadalomtörténeti szempontból.

Magyarországon elsőként 1846. június 1-jén nyílt hagyományos, gőzvontatású, közforgalmú vasútvonal, Pozsony és Nagyszombat között. Egyébként már ennél jóval korábban, 1827-ben is helyeztek üzembe vasutat az országban, azonban ez még úgynevezett lebegő lóvasút volt. Ez tulajdonképpen azt jelentette, hogy a kocsikat lovak vontatták egy fából készült, kötelekkel megerősített pályaszerkezeten.<sup>1</sup> Ez a vasút Pest és Kőbánya között, 7,5 km hosszú szakaszon közlekedett. Hamar kiderült viszont róla, hogy hiába ol-

---

<sup>1</sup> Czére, 1989. 71.

csó, de mégsem kifizetődő. A pálya nem bírta a terhelést, ezért alig egy évvel később, 1828. március 20-án fel is számolták.<sup>2</sup>

A magyarországi vasútépítést az 1836:XXV. törvénycikk szabályozta.<sup>3</sup> Az 1832–1836-os országgyűlésen – javarészt Széchenyi István grófnak köszönhetően – fontos pont volt a vasútépítés ügye, aminek köszönhetően európai viszonylatban is igen hamar megszületett az azt szabályozó törvény. Ez volt az első úgynevezett kisajátítási törvény Magyarországon, amelyet még ugyanebben az évben, majd pedig 1840-ben továbbiak követtek. Az ebben a tanulmányban vizsgálni kívánt téma szempontjából nagyon fontos ennek a törvénynek a megszületése. Ennek nyomán indult el ugyanis a birtokkisajátítások sorozata, amely az 1845 és 1850 közötti időszakban Vecsésen (és persze az ország sok más településén is) zajlott. Ez egy 169 személyt érintő folyamat volt, ami az akkoriban még túlnyomóan földművelésből élő lakosság egy része számára komoly megterhelést jelenthetett. Hogy ez a megterhelés mekkora lehetett, illetve milyen mértékig lehetett elég a kárpótlásként kapott összeg, arra ebben a tanulmányban keresem a válaszokat.

A következőkben a kisajátítás intézményéről általában, és a kisajátítási törvények magyarországi alkalmazásáról szólnék. „A kisajátítás (*expropriatio*) a magántulajdon kényszerű igénybevétele közcélra törvényes eljárásban és kártalanítás ellenében.”<sup>4</sup> Így határozza meg a fogalmat Ruszoly József jogtörténész 1996-os tanulmányában. A szerző a definícióhoz azt is hozzáteszi, hogy a kisajátítás nem azonos a vagyonek kobzással és a 20. századi szocializálással, tárgya pedig csak ingatlan vagy ahhoz kapcsolódó jog lehet. Fontos még, hogy a kisajátított birtokot csak az állam vagy közcélú munkát végző vállalat veheti használatba. Ezt a 12. századi Itáliából származó intézményt 1789-ben helyezte modern jogi keretek közé a francia parlament Montesquieu követelésére, a 19. századra kialakult gyakorlat szerint pedig vasút-, út- és erődépítések, majd városrendezés céljából alkalmazták. A kisajátítási törvénykezés a közjog és a magánjog határán helyezkedett el, mivel közigazgatási hatóságok rendelkeztek a végrehajtásáról, de a kárpótlási vitás kérdések a rendes, megyei törvényhatóságokra tartoztak.<sup>5</sup>

Ilyen törvények szabályozták nemcsak az első vasútépítéseket, de született hasonló például a később aztán el nem készült Duna-Tisza-csatornának építését megelőző folyamatok szabályozására is. Az 1840-es évektől folyamatos vitáknak volt kitéve az intézmény törvényesítése. A szabadságharc leverése után 1867-ig az Osztrák Polgári Törvénykönyv ide vonatkozó részei voltak érvényben, majd 1868-ban sikerült egy általános kisajátítási törvényt alkotni. Ezt több speciális kiegészítés követte, végül 1881-ben egy új, jobban kidolgozott általános törvény<sup>6</sup> lépett érvénybe, amely végül 1951-ig hatályban is maradt.<sup>7</sup> Ezek a kisajátítási törvények a korszak legfejlettebbnek számító megoldásait vették át a

<sup>2</sup> Uo. 74.

<sup>3</sup> 1836. évi XXV. törvénycikk az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról. (<http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=5170> – utolsó megnyitás: 2016. október 29.)

<sup>4</sup> Ruszoly, 1996. 153.

<sup>5</sup> Uo.

<sup>6</sup> 1881. évi XLI. törvénycikk (<https://1000ev.hu/index.php?a=3&param=5998> – utolsó megnyitás: 2016. október 30.)

<sup>7</sup> Ruszoly 1996. 155.

francia és a német jogrendszerből, ezáltal pedig jelentős mértékben előremozdították a magyarországi modernizáció és a polgárosodás ügyét.<sup>8</sup>

Az imént felvázolt törvénykezés első példája Magyarországon a vasútépítések kezdetén született 1836:XXV. törvénycikk volt (egyébként a következő törvény, az 1836:XXVI-os épp a híres Lánchíd építéséhez szükséges kisajátításokról rendelkezett). A vasútvonalak meghatározásánál a törvényalkotók célja az volt, hogy Pestről minél gyorsabban el lehessen jutni az ország kereskedelmi szempontból legfontosabb pontjaira. Elsőként kijelölték azokat az útvonalakat, ahol a magyar vasúthálózat alapvető vonalainak húzódnia kellett. Ezután meghatározták a kivitelező társaságok jogköreit a kisajátításra vonatkozóan, majd a kárpótlás felőli szabályokat hozták meg.<sup>9</sup>

A törvény harmadik paragrafusa úgy rendelkezett, hogy „a vállalatok egész vonalába eső földek és épületek tulajdonosai kötelesek az e végre szükséges és egyedül ezen célra fordítandó helyet, tökéletes és teljes mértékű kárpótlás mellett, átalengedni”.<sup>10</sup> Ennek bevett módja az volt, hogy a vasúti társaság és a bizottmány megbízásából kiküldött becslők felmérték a földek értékét, és megállapítottak egy kártérítési összeget.<sup>11</sup> Az ekkor felajánlott összeggel sem az uradalom, sem az érintett jobbágyságok nem voltak elégedettek, amint az a forrásokban meg is mutatkozik. A törvény értelmében a döntést a kisajátítási bíróságok mondták ki, fellebbezési kérelemmel pedig a vármegyei törvényszékek polgári ügyes üléseihez lehetett fordulni, ami természetesen általában be is következett. Ezen ügyek bővebb elemzése és a problémák vizsgálata a tanulmány második részében lesz részletezve.

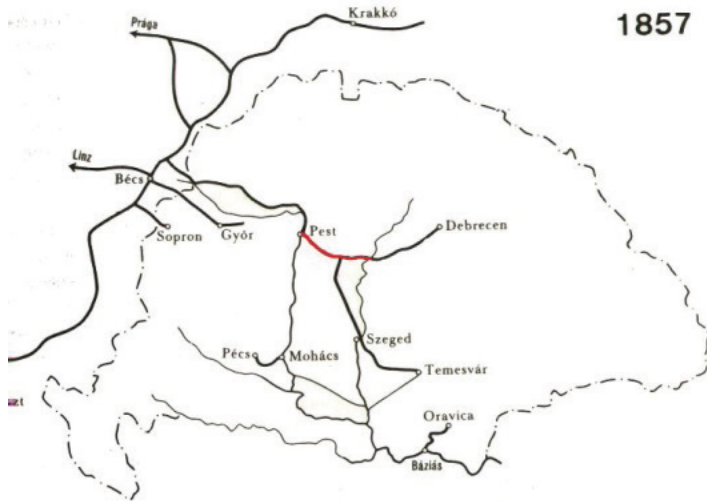
A Pest–Szolnok-vonalat a Pest–Debrecen-vasút részeként (és mellelleg Magyarország történetének harmadik gőzvontatású vasútvonalaként) 1847-ben adták át a forgalomnak, ezen a szakaszon található Vecsés is. A tényleges kereskedelmi forgalom 1847. szeptember 1-jén indult meg. A következő térképvázlat az 1857-ig elkészült magyarországi vasúthálózatot mutatja. Ezen már látható a Pest–Szolnok vonal.

<sup>8</sup> Uo. 161.

<sup>9</sup> 1836. évi XXV. törvénycikk. (<http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=5170> – utolsó megnyitás: 2016. október 29.)

<sup>10</sup> Uo.

<sup>11</sup> Müller, 1986. 83.



1. ábra: Magyarország 1857-ig elkészült vasútjai  
(Forrás: Horváth, 2005.)

A térképen látható a szóban forgó vasút. Vecsés ezen a vonalon Pest délkeleti kapujaként helyezkedett el.<sup>12</sup> A vasútvonal rövid időn belül rendkívül kedvező hatást gyakorolt Vecsés gazdasági életére, a településfejlesztésre és a községszerkezet alakulására is. 1877-re már postahivatala, távírdája és vasútállomása is volt a községnek.<sup>13</sup> A kereskedelem fellendült, a Vecsést átszelő Pest–Szolnok-vasútvonal már az önkényuralmi időszak alatt is, de a kiegyezés után még inkább fellendítette a gazdaságot. Ennek is köszönhető volt, hogy kereskedelmi szempontból kiválóan ki tudta használni a leendő főváros közelségét. A fejlődő Budapest piacain a századfordulóra már nagy hírnévre tett szert a vecsési konyhakertészet, különösen a káposzta.<sup>14</sup>

A vasútvonal kiépítése során, 1845-ben Vecsés határának ügyében is összeült az úgynevezett Vasúti Kisajátítási Bizottmány. Az ülésen a település részéről jelen volt a jegyző, a bíró, a törvénybíró és egy öt tagot számláló esküdtszék. A vasúttársaság az igazgató főmérnökét, egy osztálymérnököt, két társasági meghatalmazott ügyvédet és ezeknek egy segédjét delegálta az ülésre.<sup>15</sup> Ezen az ülésen részletesen, pontról pontra megvitatásra került a kisajátítási ügy, a felek bemutatták a felmérések eredményeit, a vecsési küldöttek panaszokkal éltek, amelyekre a társaság benyújtotta válaszait.

A tanulmány további része a kisajátítási folyamat vitáival foglalkozik, illetve néhány példával próbálja illusztrálni, hogy milyen problémákkal kellett szembenéznie a vecsési jobbágyoknak (és persze az uradalomnak). Ehhez néhány táblázatban bemutatom az érintett személyeket, és a tőlük elvett földmennyiséget összevetem az 1841–1844-es évek

<sup>12</sup> Major, 1986. 19.

<sup>13</sup> Müller, 1986. 108.

<sup>14</sup> Sin, 1986. 136.

<sup>15</sup> MNL PML IV. 3-f. 2. A Vasúti Kisajátítási Bizottmány iratai 1844–1848. Pest–Debrecen-vonal iratai. Vecsés.

során készült telekkönyvi adatokkal.<sup>16</sup> Emellett idézek néhány panaszlevélből is, majd a kárpótlási tárgyalások eredményeit ismertetem.

A szóban forgó kisajátított terület összesen 48 hold 304 négyszögölt tett ki, amelyen a bizottmány a szántók „silányságára” és a gyakori gyér termésre hivatkozva próbálta minél lejjebb alkudni a kártérítés összegét. Holott ez a terület nagyrészt a halomi pusztá nevé dűlön helyezkedett el, ahol igen jó minőségű földek voltak. Ezt a becsüsi vizsgálat is alátámasztotta.<sup>17</sup> A kisajátítandó területek között volt még egy majorsági tábla is, ami pedig egyenesen Vecsés legjobb földje volt. Ez azonban a társaság állítása szerint csak burgonyatermesésre volt alkalmas, és azt is legtöbbször belepte a homok. A Grassalkovich-uradalom ebben a kérdésben a község védelmére kelt.<sup>18</sup> Mivel a falu jobbágy lakói önállóan nem számítottak jogi személynek, így peres ügyben nem volt jogi képviselőjük. II. József jobbágyrendeletének 1787-es kiegészítése szerint a parasztok képviselőének ellátása az állami ügyvédek kötelessége volt.<sup>19</sup> Ez eredetileg a földesurakkal szembeni védelmet jelentette, itt azonban már egy állami szervvel szembeni perről volt szó. Emiatt az uradalom segítségével pártfogó ügyvédet jelöltek ki számukra. Ez az ügyvéd Egressy G. Sámuel pest megyei főügyvéd volt.<sup>20</sup>

Az uradalmi pártfogó ügyvéd vitába szállt a Kisajátítási Bizottsággal, hogy a felajánlott kártérítési összeget vizsgálja felül, mert semmiképp sem elég a veszteségek fedezésére. A jegyzőkönyvekhez csatolt levélben úgy érvelt, hogy még ha igaz is lenne, hogy csak burgonyát lehet a földön termelni, akkor sem lenne elég a felajánlott összeg. A homokos burgonyát illetően megjegyzi, hogy még „a társaság és Ügyvéde is látott szóba lévő homokos földekben sok szép tiszta búzát”,<sup>21</sup> tehát az állítás egyáltalán nem állja meg a helyét. Az itt említett jogász Simon Florian főügyvéd, aki a korszakban szintén ismert név volt a megyében.<sup>22</sup> Ő képviselte a vasúttársaságot.

Alázatos levelekben panaszkodtak a jobbágyok is, legfőképpen a pártfogó ügyvédnek, hogy képviselje ügyüket a társasággal szemben. A legtöbb panaszlevél a kisajátítandó területek helytelen kijelölésével, a munkálatok során okozott károkkal, illetve az alacsony vagy teljesen elmaradt kárpótlásokkal kapcsolatos. Az egyik panasz szerint például a vasúttársaság kárt okozott azzal, hogy a földjeiken lévő kukoricát kivágta az előmunkálatok során. Ráadásul a pályakiszerelési munkát a jobbágyok eszközeinek igénybevételével végezték, amiért a napi béreket nem fizették ki. A vasúttársaság ügyvédje ezeket a panaszokat mind visszautasította. A kukoricában keletkezett károk kifizetését azzal hárította el, hogy a vecsési eljárók nem nyújtották be időben a panaszigényüket. A bérek kifizetéséről pedig azt

<sup>16</sup> MNL PML IV. 165/c. 246–247. kötet: Vecsés telekkönyve 1841, és földkönyve 1844.

<sup>17</sup> Müller, 1986. 71.

<sup>18</sup> Az iratokban több helyen „Grassalkovich herceg” van megnevezve földesúrként. Ugyanakkor közhírt tény, hogy Grassalkovich Antal főispán 1841-ben utód nélkül halt meg, így a gödöllői és hatvani uradalom előbb unokaöccséhez, Viczay Mihályhoz került, aki aztán 1850-ben eladta báró Sina György bécsi bankárnak. A tanulmányban tárgyalt események idején, 1845–46-ban tehát még a Grassalkovich-uradalom elnevezés érvényes, még ha maga a herceg már nem is élt.

<sup>19</sup> Magyar Katolikus Lexikon, „jobbágyrendelet” szócikk. (<http://lexikon.katolikus.hu/J/jobbb%C3%A1gyrendelet.html> – utolsó megnyitás: 2016. október 30.)

<sup>20</sup> MNL PML IV. 3-f. 2.

<sup>21</sup> MNL PML IV. 3-f. 2.

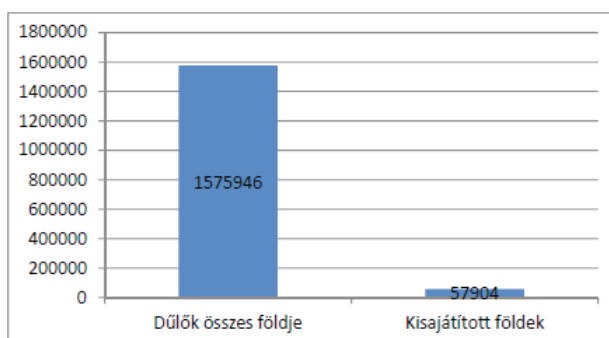
<sup>22</sup> MNL PML IV. 3-f. 2.

írja, hogy a társaság kifizette a jegyzőt és a bírót, a törvény szerint pedig másokat „díjazni nem köteles”.<sup>23</sup> Tehát ne is próbálkozzanak tovább hasonló panaszok benyújtásával. Ebből az is látható, hogy az ügyvédi érvelés már 1846-ban is a maihoz hasonló módon működött.

Egy más jellegű problémát vázol fel Vermes Mihály uradalmi ügyvéd 1845. szeptemberi levelében. Az ügyvéd a kárpótlási összeg felemelését kéri a kisajátítási bíróságtól a lőrinci határban található úrbéres földekre vonatkozóan. Arra hivatkozik, hogy ezek a földek „nem egy vagy két hanem az egész Jobbágyság között apróbb darabokban felosztva” vannak, amelyek ha „jobban szét daraboltatnak, így a’ művelés, trágyázás meszszebb való kerülésének által kétszer háromszor is több fáradtságába és munkájába kerül a’ szegény Jobbágnak, sok idő vesztéssel”.<sup>24</sup> Tehát a földek szétdarabolása technikailag is problémát okozott, hiszen például a szántást a vasúti töltés által kettévágott földeken ugyanúgy el kellett végezni, mint azelőtt. Még erősebben fogalmaz a pártfogó ügyvéd, Egressy Sámuel ebben a kérdésben. Azt írja az ügyben, hogy „bár mint szeretne is a’ társaság ügyvéde (...) vitatott ugar által mulasztott haszon felett tréfálódzni, tegye kezét szívére, ’s magát a’ (...) tengődő jobbágy helyzetébe gondolván, vallja meg, miért hagyná magát földének bár legcsekélyebb részecskéjétől, azért megfosztatni, hogy jövőre, még ketté szelt föld művelésében is egy új kényúr, a’ társaság önkényeskedéseinek legyen folyamatosan kitéve”.<sup>25</sup> Ez az idézett mondat igen szemléletesen illusztrálja, hogy a jobbágyok számára mit is jelentett valójában, a hétköznapiakban a kisajátítás.

Több problémás kérdés is volt még, mint például az, hogy az elvett földeken a szántás és a vetés költségét nem akarta kifizetni a társaság. A kisajátítások kárpótlásaira pedig még 5% kamat is járt volna, amit szintén meg akartak spórolni a kivitelezők. Az iméntiek persze csak példái a jogi vitáknak, de arra talán alkalmasak, hogy lássuk, hogyan érintette a község jobbágyságait a vasút megjelenése.

Érdeemes foglalkozni a kisajátított területekkel és a kárpótlási összegekkel, hiszen ezek jelentették a fő problémát az események során. Az alább látható diagram az érintett jobbágyoktól kisajátított földeket mutatja.



2. ábra: A dűlőkön lévő szántók és a kisajátított földek aránya (négyyszögöl)  
(Forrás: MNL PML IV. 3-f. 2.)

<sup>23</sup> MNL PML IV. 3-f. 2.

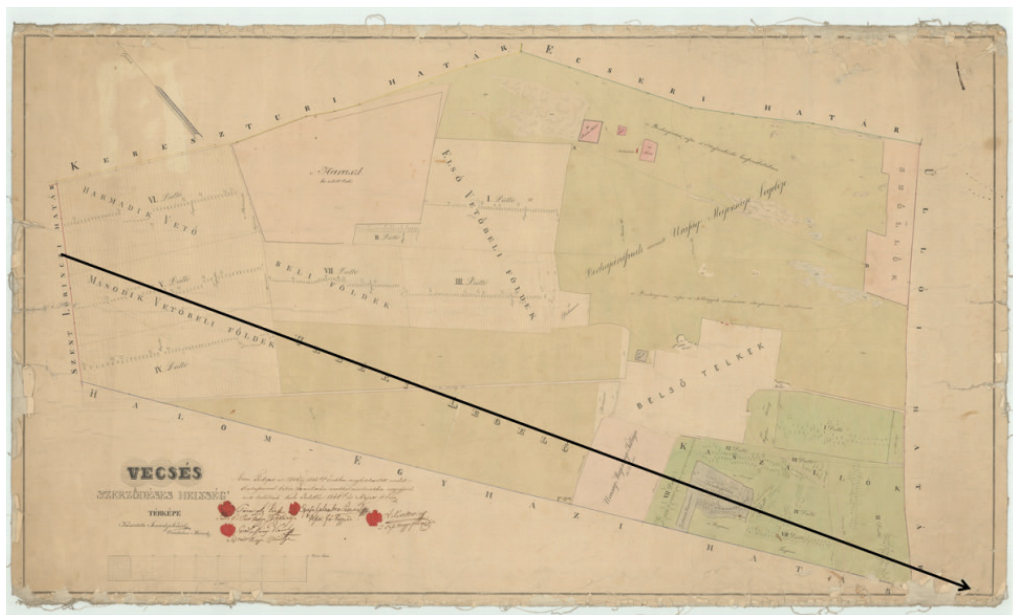
<sup>24</sup> MNL PML IV. 3-f. 2.

<sup>25</sup> MNL PML IV. 3-f. 2.



Ahogy a diagramon is látszik, a kisajátított földterület az érintett dűlőkön lévő összes földbirtokhoz képest nem tűnik kiemelkedő mennyiségűnek. A számítás alapját az 1841-es telekkönyvben szereplő jobbágyok földjeinek összege adta. Bár maga a kisajátított terület nem kifejezetten nagy (nem éri el a 60 ezer négyszögölt), mégis – a már tárgyalt okok miatt – nagy érvágást jelentett a jobbágyok számára az elvesztésük.

Ezek a földek az úgynevezett halomi pusztán (mely a nevét a szomszédos Halomegyházáról kapta), a Szentlőrinc és Vecsés közötti határvonalon helyezkedtek el. Az itteni dűlőkön lévő földek szántók voltak. Az érintett dűlők a IV-es V-ös és VI-os számúak lehettek. Ezek elhelyezkedése az alábbi térképen látható.<sup>26</sup>



3. ábra: A vasút átszeli Vecsés határát  
(Forrás: MNL PML IV. 3-f. 2., MNL PMU 052.)

A térképen a források leírásai alapján megpróbáltam hozzávetőlegesen bejelölni azt a vonalat, amely mentén a vasút átszelte a vecsési jobbágyok földjeit. Látható rajta, hogy a három dűlőn kívül, amelyet valószínűleg a halomi pusztá névvel illettek, a legelőkön, a korábban is említett majorsági táblán és az igen értékes kender- és káposztaföldek egy kis részén is áthalad.

A halomi pusztán történt kisajátítások a forrásokban talált táblázatok szerint 405 kisebb-nagyobb földdarabot érintettek. Ezek összesen 169 személy között oszlottak meg. A rengeteg adat között ott található a kisajátított földmennyiségek négyszögölben megadva és a becsült kártérítési összegek is. Szerepelnek a vetéstípusok (búza, árpa, rozs) és a kamatok összegei is. Ez azért is hasznos forrás, mert értékes adatokkal szolgál a terméshozamra nézve is. Jelenleg viszont csak a kisajátított föld mértéke a releváns.

<sup>26</sup> MNL PMU 052. Vecsés szerződéses helység térképe, 1846.

Az 1841-es telekkönyv adatai alapján tudjuk, hogy a település szerződéses jobbágysai mekkora szántóterülettel rendelkeztek. Az ő adataikat össze lehet vetni a kisajátítási iratok táblázataival. Ebből láthatóvá válnak az elvett földek arányai. A zsellérekkel már nehezebb ezt elvégezni, mivel a telekkönyv csak a házhelyeik méretét tartalmazza, tehát nem tudunk hasonló összevetést végezni. Az úrbéri peres iratok között van még egy 1847-es úrbéri tabella, amely alkalmat kínálna az összevetésre.<sup>27</sup> Ezzel azonban az a gond, hogy pontos másolata az 1841-es telekkönyvnek, tehát nem lehet kimutatni belőle a változásokat.

A telekkönyv és a kisajátítási táblázatok összesítése a következő táblázatban látható. Az itt szereplő jobbágysok azok, akikről mind a telekkönyvben, mind pedig a kisajátítási táblázatokban található adat. A szántók mérete négyszögölben van megjelölve.

Jobbágy neve	Összes szántó	Kisajátított szántó <sup>30</sup>	%	Jobbágy neve	Összes szántó	Kisajátított szántó	%
Berger József	31300,3	595	1,90	Liebe Márton	31292	533	1,70
Dein Mihály	31248	896	2,87	Liebe Mátyás	31266	926	2,96
Eisen Mihály	31298	174	0,56	Manger János	31281	413	1,32
Frühwirth József	31239	889	2,85	Manger József	31274	871	2,79
Geringer Mihály	31278	551	1,76	Osztertag János	31242	550	1,76
Kelner Péter	24898	157	0,63	Pfeffer Ferencz	31347	462	1,47
Kelner Tamás	37676	1175	3,12	Pohl János	31236	158	0,51
Khun József	31302	576	1,84	Pröbstl Ferencz	31293	606	1,94
Kirchner Mihály	31262	231	0,74	Purscht Mátyás	31289	233	0,74
Krausz Ádám	6396	358	5,60	Scheiling Mátyás	5200	635	12,21
Krausz András	24843	911	3,67	Schwab Gáspár	31276	453	1,45
Kreis Jakab	31242	429	1,37	Stiller Mihály	31292	1013	3,24
Lee Mátyás	31241	930	2,98	Strohmayer Gáspár	31286	281	0,90
Leimeter Ádám	20834	215	1,03	Szapper Ferencz	31277	883	2,82
Leimeter Márton	31293	284	0,91	Tagscherer József	31236	180	0,58
Liebe Ádám	31248	496	1,59	Wirth József	31273	320	1,02
Liebe János	31255	330	1,06				

4. ábra: A kisajátításban érintett szerződéses jobbágysok birtokadatai (négyszögöl)  
(Forrás: MNL PML IV. 165/a. 83., MNL PML IV. 3-f. 2.)

Látható, hogy a teljes szántóhoz képest a szerződéses jobbágysoktól elvett terület szinte elenyésző. Nem ebben mérhető tehát a kisajátítások valódi problémája. Az egyedüli jelentősebb veszteség Scheiling Mátyást érte. Az ő 5200 négyszögölt kitevő szántójából 635 négyszögölt sajátított ki, ami az összes terület 12,21%-a. Az ő számára tényleges probléma lehetett az eset, de a forrásokból sajnos nem derül ki, hogy volt-e más bevételi forrása, például értett-e valamilyen kézműves foglalkozáshoz. Az 1847-es úrbéri tabella sajnos nem segít a kérdés feltárásában, a már említett okok miatt.

Az alábbi táblázatban a szóban forgó szerződéses jobbágysok megítélt kárpótlási összegei olvashatók név szerinti bontásban. Hozzá kell tenni, hogy az itt szereplő összegek

<sup>27</sup> MNL PML IV. 165/a. 83. A vecsési úrbéri perek iratai 1768–1867.



tartalmazzák a mag árát és a kamatokat is, amelyeket, mint korábban említettem, a vasúttársaság nem szándékozott megfizetni – ami számos vitához vezetett.

Jobbággy neve	Pengőforint	Krajcár	Jobbággy neve	Pengőforint	Krajcár
Berger József	80	128,5	Liebe Márton	92	164,6
Dein Mihál	12	123	Liebe Mátyás	73	106,2
Eisen Mihály	60	63,1	Manger János	65	84,4
Frühwirth József	89	83	Manger József	53	183,9
Geringer Mihály	70	81,5	Osztertag János	32	91,6
Kelner Péter	14	57,3	Pfeffer Ferencz	25	175,6
Kelner Tamás	72	150,3	Pohl János	22	122,4
Khun József	51	121,3	Pröbstl Ferencz	43	73,6
Kirchner Mihály	14	33,9	Purscht Mátyás	28	10,9
Krausz Ádám	37	82,7	Scheiling Mátyás	37	97,8
Krauz András	51	83,1	Schwab Gáspár	39	82
Kreisz Jakab	21	75,7	Stiller Mihály	52	164,9
Lee Mátyás	46	79,8	Strohmayer Gáspár	8	81,2
Leimeter Ádám	37	76,2	Szapper Ferencz	39	107,7
Leimeter Márton	17	21,7	Tagscherer József	5	96,7
Liebe Ádám	32	76,2	Wirth József	23	81,4
Liebe János	57	38,4			

5. ábra: A kárpótlási összegek megoszlása a szerződéses jobbággyok között  
(Forrás: MNL PML IV. 3-f. 2.)

A táblázatban látható, hogy a legmagasabb becsült kárpótlási összeg Liebe Mártont illette, és 92 forintot, valamint 164,6 krajcárt tett ki. A legalacsonyabb, mindössze 5 forint és 96,7 krajcár Tagscherer Józsefnek járt. Az 1. táblázatban látható, hogy Tagscherertől mindössze 180 négyszögöl területet sajátítottak ki, ami a szántóinak mindössze 0,58%-át jelentette. Ez majdnem a legkisebb az elvett földek közül, így érthető az alacsony összeg. Figyelmet érdemel viszont az, hogy a Liebe Mártontól kisajátított föld ennél arányaiban nem sokkal volt nagyobb, mindössze 533 négyszögöl. Ehhez képest aránytalannak tűnik az, hogy ő kapta a legmagasabb kárpótlási összeget. Különösen szembetűnő ez az adat akkor, ha figyelembe vesszük, hogy Liebe a szántójának mindössze 1,70%-át veszítette el. A legnagyobb arányú veszteséget elkönyvelő Scheiling Mátyás viszont meglehetősen szerény összeget kaphatott volna: 37 pengőforintot és 97,8 krajcárt. Az ellentmondás nyitja minden valószínűség szerint az adott telkek fekvése és minősége. Ahhoz, hogy ezek az összegek értelmet nyerjenek, figyelembe kell venni, hogy ebben az időszakban egy hold szántóföld becsült értéke 87 ezüsterforint volt, és ekkora terület szántása és maggal való bevetése 5 forintba került.<sup>28</sup> Egy holdat a korabeli szokás szerint 1200–1600 négyszögöllel<sup>29</sup> számítva még érdekesebbé válnak az adatsorok.

<sup>28</sup> MNL PML IV. 3-f. 2.

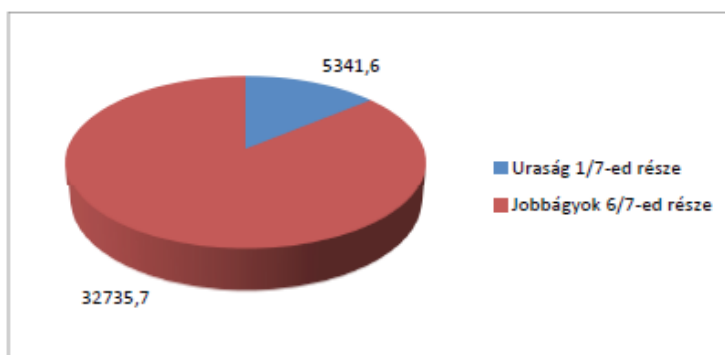
<sup>29</sup> <http://mek.oszk.hu/00000/00056/html/184.htm> – utolsó megnyitás: 2016. október 30.

Csak néhány példát kiragadva, Fröhwrth Józsefnek több mint 89 forint kártérítést becsültek, holott a tőle kisajátított föld mérete mindössze 889 négyszögöl volt. Még érdekesebb viszont Eisen Mihály esete, akitől a legkisebb méretű szántót vették el. A kisajátított területe 174 négyszögöl volt, ezért viszont a részére kiszámított összeg a 60 forintot is meghaladta. Ugyanakkor Kelner Tamás, akitől a legnagyobb területet (majdnem egy holdat), 1 175 négyszögölt vettek el, aránytalanul kevéssel kapott többet. A számára becsült kártérítés 72 forint és 150,3 krajcár volt. A táblázatok böngészése közben több hasonló kérdés is felmerülhet még, ezek megválaszolásához a korabeli gazdasági viszonyok további kutatása lenne szükséges, ami azonban már meghaladja ennek a tanulmánynak a lehetőségeit. Annyi azonban így is kitűnik, hogy ha a kárpótlási összegekből levonjuk a mag árát és az 5%-os kamatot, akkor a legtöbb esetben érthetővé válnak a parasztok panasza, hiszen többségük épphogy a földjei árát visszakapta. Ha ezek mellett figyelembe vesszük még azt is, hogy ez a terület a község legjobb minőségű termőföldjén található, ezek az összegek igen alacsonynak tűnnek.

A szerződéses jobbágyság többségét azonban, mint látható volt, nem érte súlyos kár. Viszont más lehetett a helyzet a zsellérek esetében, akikről, mint már említettem, sajnos ilyen jellegű adatsorok nem állnak rendelkezésre. További kutatási feladat lesz a zsellérek helyzetének vizsgálata, mert rájuk gazdaságilag is sokkal nagyobb terheket róhatott a kisajátítás. Nem csak a kisajátított földek jelentették azonban a problémát. Láthattuk, hogy a vasúttársaság nem volt hajlandó kifizetni a jobbágyságoknak a vetőmag és a szántás árát (ami pedig az uradalom szerint járt volna), ez pedig a zsellérek számára igencsak komoly veszteséget jelentett. Nekik lehetett ez valódi veszteség, mivel eleve sokkal kisebb területtel rendelkeztek a szerződéses jobbágyságnál. Ez is csak növelte tehát a lakosság felháborodását.

A kisajátítások leginkább szántóföldekre vonatkoztak, de fontos még megemlíteni, hogy a vecsési kavicsbánya kisajátítása során is tetemes kár keletkezett a jobbágyság földekben. Az erről született jelentés szintén sok adatot tartalmaz.

A forrásban összesen 241 rekord található, amelyek a munkálatok során keletkezett költségeket és azok kamatait mutatják. Ebben a kérdésben összesen 165 személy volt érintett, tehát közöttük oszlottak meg a költségek. Köztük volt a kántor, a jegyző és a falu plébánosa is. A megítélt kártérítés összege a jobbágyság és a földesúr között a diagramon látható arányban oszlott meg.



6. ábra: A kavicsbányák kisajátítása során keletkezett károk miatt fizetett kárpótlási összegek (pengőforint)

(Forrás: MNL PML IV. 3-f. 2.)

A teljes összeg 38 077 forint és 3 krajcár volt. Ennek a pénznek, amint a diagram is mutatja, 1/7-ed része 5 341 forint és 6 krajcár volt. Ez illette a Grassalkovich-uradalmat. Az összeg 6/7-ed része, azaz 32 735 forint és 7 krajcár pedig az érintett 165 személy között oszlott meg. A legnagyobb összeget, 5 forintot és 27,6 krajcárt egy Prebstl Konrád nevű jobbágy kapta, a legkisebbet, mindössze 2,1 pengőt Wirth Ferdinándnak utalták ki. Az alábbi rövid táblázat az egy forintnál nagyobb kárpótlási összegeket mutatja.

Érték	Előfordulás
1–2 Ft között	94
2–3 Ft között	47
3–4 Ft között	3
5 Ft fölött	1
Összesen	145

7. ábra: Az egy pengőforint feletti kárpótlási összegek a kavicsbánya esetében  
(Forrás: MNL PML IV. 3-f. 2.)

A táblázatból látható, hogy összesen 145 esetben ítélték meg egy forintnál magasabb összeget. Ebből 94-szer 1 és 2 forint között, 47-szer pedig 2 és 3 között. Három esetben kaptak 3 és 4 forint között, és mindössze egy kiemelkedő, 5 papírforintnál magasabb összeg szerepel. 4 és 5 forint közötti összeg nem volt. A többi 96 kérelemben kevesebb mint egy forint volt a kártérítés összege.

A részletesebb elemzések elvégzése után összegzésként elmondható, hogy a vecsési jobbágyok ugyan megszenvedték a kisajátítási procedúrát, de helyrehozhatatlan káraik (legalábbis a szerződéseseknek) nem keletkeztek miatta. Áttekintve a kisajátított földek megoszlását és az eredményeket részletesen összevetve az 1841-es telekkönyvvel és az 1844-es földkönyvvel kiderül, hogy a szerződéses jobbágyok viszonylag sok földdel rendelkeztek, ezek között pedig nemcsak szántók, de kertek, szőlők, rétek és nádasok is voltak. Ebben a tanulmányban mindezek részletezésére és az adatok név szerinti bontására nem volt lehetőség. Annyit azonban talán sikerült érzékeltetnem, hogy a modern világ megjelenése a falu határában eleinte szinte csak kellemetlenséget okozott a lakosságnak. Láthattuk, hogy a modernizáció eleinte negatív hatásként érte a paraszti mikrotársadalmat. A polgárosulás útján épp csak elindult Magyarországon talán a vasúti kisajátítás lehetett az első példa arra, hogy a „régí rend” társadalmi a bürokráciával találta magát szembe. Ez talán Vecsés példáján is láthatóvá vált. Az emberek nem látták át a rendszert, nem értették, miért nem annyi pénzt kapnak, amennyi járt volna nekik, és szembesültek azzal, hogy a hivatalok különböző indokokra hivatkozva nem hajlandók kifizetni a káraikat. Az ilyen, modernizációval kapcsolatos nehézségek miatt sokan érezhették úgy, hogy a „régí világ”, amikor még elég volt a földesúrral megegyezniük, jobb volt, mert más nem zaklatta őket. A szaporodó és egyre bonyolultabbnak tűnő problémák miatt a 19. századi paraszti társadalom nehezen tudta felvenni az „új rend” ritmusát, és lassan háttérbe is szorult. Ennek is köszönhető, hogy számos korábbi parasztfalu, köztük Vecsés foglalkozásszerkezete is gyökeresen átalakult, ami a település funkcióváltásához vezetett. Ez azonban már egy másik tanulmány témája.

# Felhasznált források és szakirodalom

## Források

1836. évi XXV. törvénycikk (<http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=5170> – utolsó megnyitás: 2016. október 29.)
1881. évi XLI. törvénycikk (<https://1000ev.hu/index.php?a=3&param=5998> – utolsó megnyitás: 2016. október 30.)
- MNL PML IV. 3-f. 2. A Vasúti Kisajátítási Bizottmány iratai 1844–1848. Pest–Debrecen-vonal iratai. Vecsés. MNL PML IV. 165/a. 83. A vecsési úrbéri perek iratai 1768–1867.
- MNL PML IV. 165/c. 246–247. kötet: Vecsés telekkönyve 1841, és földkönyve 1844.
- MNL PMU 052. Vecsés szerződéses helység térképe, 1846.

## Szakirodalom

- Czére Béla: A vasút története. Corvina, Bp. 1989.
- Horváth Ferenc: A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története, 1827–2004. MÁV, Bp. 2005.
- Magyar Katolikus Lexikon. (<http://lexikon.katolikus.hu/J/jobb%C3%A1gyrendelet.html> – utolsó megnyitás: 2016. október 30.)
- Major Jenő: Vecsés és környékének természeti földrajza. In: Vecsés története. Szerk.: Lakatos Ernő. Vecsés, 1986.
- Müller Veronika: Vecsés újjátelepítése és reformkori fejlődése. In: Vecsés története. Szerk.: Lakatos Ernő. Vecsés, 1986.
- Ruszoly József: Kisajátítási törvények Magyarországon. In: Jogtudományi Közlöny, LI/4. (1996. április).
- Sin Edit: Vecsés a főváros vonzásában 1900–1944. In: Vecsés története. Szerk.: Lakatos Ernő. Vecsés, 1986.